All'Ill.mo Cav. Prof. G. Anselmi
Preside della Facoltà di Leggi nella Università
di Torino

con riverente affetto
O. Spanna

ORAZIO SPANNA
AVVOCATO COLLEGIATO
Insegnante nella R. Università degli Studi di Torino.

TRASPORTI

SU

STRADE FERRATE

CONSIDERAZIONI

SUL PROGETTO

PER UN NUOVO CODICE DI COMMERCIO DEL REGNO D'ITALIA

stato presentato al Senato
nella tornata del 18 di Giugno del 1877.

TORINO
STAMPERIA REALE DELLA DITTA G. B. PARAVIA E C.
DI I. VIGLIARDI
1880

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
O.A. - b
326

ORAZIO SPANNA
AVVOCATO COLLEGIATO
Insegnante nella R. Università degli Studi di Torino.

TRASPORTI

SU

STRADE FERRATE

CONSIDERAZIONI

SUL PROGETTO

PER UN NUOVO CODICE DI COMMERCIO DEL REGNO D'ITALIA

stato presentato al Senato
nella tornata del 18 di Giugno del 1877.

TORINO
STAMPERIA REALE DELLA DITTA G. B. PARAVIA E C.
DI I. VIGLIARDI
1880

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

PROPRIETÀ LETTERARIA

Carissimo Corrado,

Sei tanto cortese da non mi far rimprovero, se io, per darti una qualche testimonianza del mio affetto antico e non cancellabile, ardisco di porre il tuo nome in capo a questo lavoro. E tu lo giudica con animo benigno.

Torino, il 27 di Ottobre 1880.

L'aff^mo tuo

ORAZIO SPANNA.

Al nobile Signore

Cav. Avv. **CORRADO de FONTANA**

Dirigente la Consulenza legale

per le Strade Ferrate dell'Alta Italia.

Milano.

PREFAZIONE

Mi è occorso più volte di trattare cause concernenti trasporti di strade ferrate, fin da quando ero sostituito del desideratissimo Avv. Coll.to G. B. Cassinis, mio zio materno. E ne ho trattate anche di poi che gli succedetti nell'Ufficio, avendo continuato ad accordarmi la loro fiducia e la Direzione della Compagnia per le Strade Ferrate dell'Alta Italia, e l'Amministrazione a cui oggigiorno ne è commesso lo esercizio. A questo solo io devo, che la Commissione d'inchiesta sullo esercizio delle Strade Ferrate Italiane mi abbia fatto lo invito cortese, di presentarmi ad essa per esporre le mie osservazioni sopra alcuno dei temi rilevantissimi sottoposti al suo studio.

Il giorno in cui venni interrogato, e fu il 21 di Aprile del 1879, io aveva già steso queste *Considerazioni sul Progetto per un nuovo Codice di Commercio del Regno d'Italia*, e, fattosene cenno da me, la Onorevolissima Commissione manifestò il desiderio, che

il mio lavoro le fosse comunicato. E a quel desiderio gentile ho soddisfatto.

Ora poi — non per alcun merito che io presuma essere nella mia modesta scrittura, ma perchè questa potrà servire di occasione e di stimolo a chi più sa per meditare sul grave argomento — io mi sono determinato a pubblicarla.

Il Commercio da noi attende ansioso una riforma completa della legislazione sui trasporti Stimo sia debito di tutti adoperarsi, affinchè non rimangano deluse le concepite speranze.

Torino, il 24 di Ottobre del 1880.

ORAZIO SPANNA.

TRASPORTI SU STRADE FERRATE

§ I.

1. Il Codice di commercio, stato presentato in iniziativa al Senato dal Ministro di Grazia e Giustizia e dei Culti (Mancini), di concerto col Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio (Maiorana-Calatabiano), nella tornata del 17 di Giugno 1877, nel titolo XIII del libro I si occupa del *Contratto di trasporto*. E l'ultimo articolo (410) di esso titolo è concepito nei termini seguenti:

« Le stipulazioni, che escludano o limitino, *nei trasporti per ferrovie*, le obbligazioni e le responsabilità stabilite negli articoli 389 a 391, 396 a 399, 401, 402, 405 e 409, sono nulle e di nessun effetto, *se anche fossero permesse da regolamenti generali o particolari* ».

2. Non sarà inopportuno, che, pria di addentrarsi nello esame di tale articolo, se ne ricordi la genesi.

Nel Progetto preliminare per la riforma del Codice di commercio del Regno d'Italia stampato a Firenze nel 1873 lo articolo 467 diceva: « Tutte le stipulazioni, che escludono o limitano *a favore delle ferrovie* l'applicazione degli articoli 444-446, 450-452, 455-457, 460, 465 e 466 del presente Progetto, sono nulle e di nessun effetto, *se anche fossero permesse da regolamenti generali o particolari* ».

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio proponeva di sostituire a questo articolo un altro del tenore che segue: « Tutte le stipulazioni, che escludono o limitano *a favore delle ferrovie* gli obblighi e la responsabilità stabiliti nella presente legge, e specialmente l'applicazione

degli articoli 5-7, 12-15, 19, 20, 23, 29, 30 e 32, sono nulle e di nessun effetto, *se anche fossero permesse da regolamenti generali e particolari* ». (1)

E la Sotto-Commissione, composta degli egregi avvocati Orsini, Ottolenghi e Spantigati, proponeva invece di modificare lo articolo 467 del Progetto preliminare così: « Le stipulazioni che escludono o limitano *riguardo ai trasporti per ferrovia* l'applicazione degli articoli 444-446, 450-452, 455-457, 460, 465 e 466 del presente Progetto, sono nulle e di nessun effetto, *salvo in quanto non sia diversamente provveduto da leggi speciali* ».

Dal confronto delle diverse cennate proposte si scorge, che nel Progetto presentato al Senato il 18 di Giugno 1877 il Ministero mantenne, con semplici varianti quanto alla locuzione, la disposizione del Progetto preliminare. Nel Progetto preliminare del 1873 era scritto: « *le stipulazioni, che escludono o limitano a favore delle ferrovie* »; — nel Progetto del 1877 sta scritto: « *le stipulazioni, che escludono o limitano, nei trasporti per ferrovie* »; Tutto il rimanente è identico nei due Progetti, tranne la indicazione degli articoli, la quale doveva corrispondere alla numerazione, che trovasi differente nel Progetto preliminare e in quello del 1877.

3. Ora, per formarsi una idea precisa intorno alle conseguenze della disposizione contenuta nello articolo 410 del Progetto del 1877, è mestieri avere sott' occhi il testo degli articoli in esso citati. Li trascrivo.

---

(1) Va rammentato, che il Progetto del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio era inspirato al concetto, che, attesa la difficoltà di portare in discussione un intiero Codice di commercio, fosse conveniente regolare con leggi speciali le parti del Diritto commerciale più bisognevoli di riforma, salvo a coordinare più tardi queste leggi speciali in un Codice nuovo.

« Art. 389. Il vettore (1) deve rilasciare al mittente (2) un esemplare della lettera di vettura (3), colla sua sottoscrizione. — Se la lettera di vettura è all'ordine o al portatore, la girata o la consegna dell'esemplare sottoscritto dal vettore trasferisce la proprietà delle cose trasportate. — Le convenzioni non indicate nella lettera di vettura non hanno effetto contro il destinatario e contro il possessore dell'esemplare della lettura di vettura all'ordine o al portatore, sottoscritto dal vettore ».

« Art. 390. Se il vettore accetta le cose da trasportarsi senza fare riserva, si presume, ch'esse non presentino vizi apparenti d'imballaggio ».

« Art. 391. Il vettore deve eseguire la spedizione delle cose da trasportarsi, secondo l'ordine, in cui ne ha ricevuto la consegna, se per la natura delle cose, per la loro destinazione, o per altri motivi, non sia necessario seguire un ordine diverso, o se ciò non sia impedito da forza maggiore. — Se il trasporto è impedito o soverchiamente ritardato da forza maggiore, il vettore deve tosto avvisarne il mittente,

---

(1) Il vocabolo *vettore* è registrato in taluno dei nostri lessici, ma con significato diametralmente opposto, cioè di colui che viene portato. Evidentemente nel Progetto di Codice si volle italianizzare il *vector* dei Latini. Ma *vector* si volge nella lingua nostra in *portatore*. Si potrebbe anche dire all'italiana: *trasportatore (chi trasporta* o *che trasporta)*, quando si volesse bandire la voce *vetturale*, da usarsi propriamente solo per denotare *colui che guida le bestie che someggiano*. Quantunque nel *Vocabolario della lingua italiana mercantile* compilato dal professore Vincenzo Gio. Scarpa (Stamperia Reale di Torino, 1874), s'insegni, che il vocabolo *vetturale* pure lo si adopera per indicare « chi piglia a trasportare merci col mezzo di vetture, carri, o in altro modo, per mercede ». Il Codice di commercio universale germanico usa il vocabolo *condottiere*.

(2) Perchè non dire *speditore?* « *Speditore*, chi o che spedisce »; Scarpa. Op. cit. Si potrebbe eziandio dire *inviante* (meno bello, mi pare), part. pres. del verbo *inviare*. « *Inviare*, mettere in via, indirizzare, mandare »; P. Fanfani, *Vocabolario della lingua italiana.*

(3) Non sarebbe egli meglio dire: *lettera di porto?*

il quale ha facoltà di risolvere il contratto, colla sola rifusione delle spese (1) sostenute dal vettore. Se l'impedimento interviene durante l'esecuzione del trasporto, il vettore ha anche diritto al pagamento del porto in proporzione del cammino percorso. In questi casi l'esemplare della lettera di vettura all'ordine, o al portatore, sottoscritto dal vettore, dev' essere a lui restituito »

« ART. 396. Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria (2) delle cose che trasporta, dal momento in cui le riceve fino a quello della riconsegna (3) al destinatario, se non prova, che la perdita o l'avaria derivano da forza maggiore, da vizio delle cose stesse o dalla loro natura, da fatto del mittente o del destinatario. — Se trattasi di trasporto di determinate specie di cose fragili, o soggette a facile deterioramento o di animali, ovvero di trasporti fatti in modo speciale, le ferrovie (4) possono stipulare, che la perdita o l'avaria si presumano derivate da vizio delle cose trasportate, dalla loro natura, o da fatto del mittente o del destinatario, se non è provata la loro colpa (5). — Le

---

(1) « *Rifusione* (scrive il FANFANI) termine de' gettatori. Il rifondere; rifusione di una campana ». Bene, da taluno si accetta *rifusione* come voce dell'uso, per significare *rimborso di danaro* (la *Crusca*), *risarcimento di danni*. Ma perchè non si direbbe con locuzione rigorosamente appropriata: *col solo pagamento, o rimborso delle spese?*

(2) A tutto rigore il vocabolo *avaria* denota solamente il danno sofferto nel viaggio da *una nave*, o dal *carico posto in essa*. Forse alla voce *avaria* potrebbero sostituirsi queste altre: *deterioramento*, *deteriorazione*, e anche meglio: *guasto* o *danno*.

(3) Il vocabolo *riconsegna* non è registrato nei vocabolarj più stimati. Vi si trovano i verbi *riconsegnare*, *racconsegnare*; e significano: *restituire quello che è stato consegnato*. Tanto varrebbe dire *restituzione*. Tuttavia il dotto prof. dottore Vincenzo Gio. Scarpa da me consultato sul proposito mi rispondeva: « *restituzione* è termine generico, e *riconsegna* tecnico. Ora, se è cruscante *consegna*, lo deve pur essere *riconsegna*.

(4) Si direbbe forse meglio: *le Amministrazioni di Strade ferrate*.

(5) Dello inciso: « se non è provata la loro colpa », potrebbe per avventura formarsi un periodo a parte: « Sarà tuttavia sempre ammessa

avarie si accertano nei modi stabiliti nell'articolo 70, e il mittente o il destinatario, secondo i casi preveduti dallo articolo 392, può essere autorizzato dall'Autorità giudiziaria ad esigere la consegna delle cose trasportate, con cauzione o senza ».

« ART. 397. In caso di ritardo nell'esecuzione del trasporto, il vettore non ha diritto che alla metà del prezzo di trasporto, e perde l'intiero prezzo di trasporto, se il ritardo é durato il doppio del tempo stabilito per l'esecuzione del trasporto, salvo sempre il diritto al risarcimento del maggior danno, che si provasse essere derivato. — Il vettore non è responsabile del ritardo, se prova ch'esso sia derivato da forza maggiore, o dal fatto del mittente o del destinatario. — La mancanza di sufficienti mezzi di trasporto non basta a scusare il ritardo ».

« ART. 398. Rispetto alle cose, che per loro natura soggiacciono durante il trasporto ad una diminuzione nel peso o nella misura, il vettore può limitare la sua responsabilità fino alla concorrenza di un tanto per cento preventivamente determinato, che deve essere stabilito per ciascun capo (1) o collo. — La limitazione della responsabilità non ha effetto, se il mittente o il destinatario provino, che la perdita non avvenne in conseguenza della natura delle cose,

---

la prova della colpa dal canto dell'Amministrazione ». Anco si toglierebbe ogni equivoco dicendo: « ove però non ne sia colpa provata in esse medesime (Amministrazioni) ».

(1) Tra i molti significati, cui può ricevere per similitudine il vocabolo *capo*, non havvi, credo, quello, nel quale è qui adoperato. Oltre che fa un certo senso il vederlo seguito subito dal vocabolo *collo*. Perchè non si dirà: *per ciascun collo*, senz'altro? E invece di: *per ciascun capo o collo*, potrebbe anche dirsi: *per ciascuna spedizione*. Il vocabolo *spedizione* denota eziandio *le merci spedite*. SCARPA, Opera citata. — A meno che questo articolo anco si voglia riferire agli *animali*, di cui è cenno nell'art. 396: e non parrebbe.

o che, per le circostanze del caso, la diminuzione non poteva giugnere alla misura stabilita ».

« Art. 399. Il danno, derivante da perdita o avaria, si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna. Il prezzo corrente si determina secondo le disposizioni dello art. 37, detratte le spese risparmiate in conseguenza della perdita o dell'avaria. — Se il danno è operato con dolo o manifesta negligenza, la misura del risarcimento si determina secondo le disposizioni degli articoli 1227 e 1229 del Codice civile. — La misura del risarcimento del danno derivante dalla perdita dei bagagli di un viaggiatore, consegnati al vettore senza indicazione del contenuto, si determina secondo le particolari circostanze del fatto ».

« Art. 401. Dopo l'arrivo delle cose trasportate, o dopo il giorno in cui esse avrebbero dovuto arrivare nel luogo di destinazione, il destinatario può esercitare tutti i diritti derivanti dal contratto di trasporto, e le azioni di risarcimento; da quel momento egli può pretendere la consegna delle cose stesse e della lettera di vettura. Nel caso indicato nell'ultimo capoverso dell'articolo 387, l'azione spetta al mittente fino a che le cose trasportate non siano state consegnate al destinatario ».

« Art. 402. Il vettore non è obbligato ad eseguire la riconsegna delle cose trasportate, se la persona che si presenta a riceverle non adempie a quanto è imposto dal contratto o dalla legge. — Se però il destinatario paga la somma che crede dovuta, e fa contemporaneamente il deposito della differenza (1), il vettore deve consegnargli le cose

---

(1) La locuzione sarebbe per avventura più esatta quando si dicesse: « il deposito del soprappiù preteso dal trasportatore ».

trasportate. — Se la lettera di vettura è all'ordine o al portatore, il vettore può ricusare la consegna, finchè non gli venga restituito l'esemplare da lui sottoscritto ».

« Art. 405. Ogni domanda di risarcimento, del mittente o del destinatario, deve essere diretta contro il primo o contro l' ultimo vettore; si può proporre contro il vettore intermedio, quando si provi, che il danno sia avvenuto durante il trasporto da lui eseguito. — Ogni vettore, chiamato a rispondere di fatti non suoi, ha la scelta di rivolgere le sue azioni contro il vettore che immediatamente lo precede (1), oppure contro il vettore intermedio responsabile del danno, giusta la precedente disposizione ».

« Art. 409. Il ricevimento delle cose trasportate ed il pagamento del porto estinguono ogni azione contro il vettore. — Tuttavia l'azione contro il vettore, per la perdita o avaria, non riconoscibile al momento della riconsegna, sussiste anche dopo il ricevimento delle cose trasportate e il pagamento del porto, se la perdita o l'avaria fu verificata giudizialmente entro dieci giorni dal ricevimento, e se si prova ch'erano ad esso anteriori. — Queste disposizioni non sono applicabili in caso di dolo ».

Ciò premesso, ecco alcune considerazioni, frutto dei miei modesti studj sulle trascritte disposizioni dell'ultimo Progetto di Codice di commercio.

§ II.

1. È veramente lodevole il proposito, che trovino eziandio regola nel Codice di commercio, per quanto riflette il loro aspetto giuridico-privato, i trasporti col mezzo delle Strade

(1) Invece di *lo precede*, io direi *lo precedette*.

ferrate. Fin dal Novembre del 1870, nella occasione che s'inaugurava l'Anno accademico nella Scuola Civica Commerciale di Torino, discorrendo *delle condizioni per la prosperità del Commercio*, io diceva: « Sarebbe desiderio generale, che il nostro Codice di commercio regolasse il trasporto sulle strade ferrate. La importanza assunta da questo possente mezzo di comunicazione, e la specialità del servizio male si contentano dei pochi precetti del Codice in vigore relativi al *vetturale* ed ai commissionarj di trasporti per terra e per acqua; mentre i provvedimenti particolari emanati per le Società di strade ferrate assumono troppo facilmente il carattere di odiosi privilegi ». E ricordavo, come già avesse pensato a consegnare nella legge comune le norme per tali trasporti il Codice di commercio universale, stato compilato per incarico della Dieta germanica, colla cooperazione di delegati del Governo Austriaco, promulgato in Prussia, Baviera, Sassonia, Baden, Sassonia-Meiningen, Nassau, Coburgo-Gotha, Valdeck-Pyrmont, Anhalt-Bernburg, Anhalt-Dessau e Assia, e introdotto sullo scorcio del 1862 nei paesi, i quali facevano parte dello impero d'Austria.

Nella *Memoria del Ministro dei Lavori pubblici intorno alle discipline giuridiche da introdursi nel Codice di commercio per regolare i trasporti ferroviarii* si osservava: « Le disposizioni dei nostri Codici Civile e di Commercio sul contratto di trasporto per terra sembrano in generale insufficienti ed impari ai bisogni dell'economia e del commercio moderni; *è poi maggiormente sentito il silenzio dei codici stessi sui trasporti ferroviarii* ». E appresso: « Sembrerebbe opportuno raccogliere in apposito capitolo tutte le disposizioni specifiche che riguardano i trasporti per terra, *e segnatamente quelli delle ferrovie;* ad esempio di codici esteri

ed anche del nostro Codice di commercio nella materia dei noleggi e trasporti marittimi » (1).

2. Il sistema tuttora vigente in Italia e presso altre nazioni di supplire con particolari provvedimenti alla insufficienza del Codice di commercio circa i trasporti sulle strade ferrate, è il peggiore dei sistemi. Oltre di che sembra singolarissima cosa, che, regolandosi nel Codice di commercio il contratto di trasporto, non vi si trovino poi le norme a riguardo dei trasporti terrestri più rilevanti per quantità e qualità, e sono appunto quelli operati su strade ferrate; è a tutti noto, come quei provvedimenti particolari fossero fonte perenne di litigj; specie se derogassero in qualche modo ai principj consacrati dal Codice mercantile:

Vero è: non mancano esempj di sentenze, in cui si riconobbe, che i regolamenti pei trasporti sulle strade ferrate, anche se approvati soltanto con R. Decreto, *costituiscono leggi indeclinabili*, tanto per le Società che le esercitano, quanto pei privati i quali contrattano con esse. Pronunziò così la Corte di appello di Firenze il 5 di Giugno 1877 in causa *Vatielli c. Ferrovie Romane* (2). — Anche la Corte di appello in Napoli il 14 di Dicembre 1876, in causa *Ferrovie Meridionali c. Ceraso e Cigliano* (3), decideva, che le tariffe generali e speciali per le Strade ferrate meridionali (approvate queste solamente con Decreto ministeriale del 14 di Febbraio 1870) *formano legge* fra la Società e coloro che le commettono la spedizione di merci.

---

(1) Questo scritto porta la data dell' 11 di Novembre 1869, e costituisce l'allegato *B* della parte IV degli *Atti della Commissione incaricata di studiare le modificazioni da introdursi nel Codice di commercio* (pag. 23).

(2) *Annali della Giurisprudenza Italiana*, vol. XI, parte III, pag. 410.

(3) *Ibid.*, pag. 30.

Prima ancora la Corte di appello in Milano aveva giudicato, che nelle controversie fra privati e Società di strade ferrate le disposizioni de'regolamenti o accordi speciali intervenuti tra esse Società e il Governo *debbono prevalere a quelle delle leggi comuni* (1). — Rammenterò eziandio la sentenza proferita dalla Corte di cassazione toscana il 19 di Giugno 1871, in causa *Vancelli c. Ferrovie Romane* (2), nella quale si sancì, che le disposizioni del Regolamento per le Strade ferrate Romane, stato approvato con Decreto (anch'esso ministeriale puramente) del 9 di Maggio 1869, costituiscono *una legge speciale* fra l'Amministrazione della strada ferrata e i terzi. — E la stessa Corte di Firenze il 15 di Febbraio 1875, in causa *Scarpa c. Società delle strade ferrate dell' Alta Italia,* decise, che le tariffe e condizioni generali dei trasporti per le Strade ferrate dell'Alta Italia, approvate col Decreto ministeriale del 22 dicembre 1871, costituiscono uno di quei regolamenti speciali per gl' imprenditori dei pubblici trasporti, ai quali fa espresso richiamo l'art. 1633 del Cod. civ.; e debbono quindi considerarsi ed applicarsi non semplicemente come patti di un privato contratto, ma *come legge di diritto* (3). — Posso ricordare ancora la sentenza del 14 di Aprile 1873, in causa della *Società per le strade ferrate dell' Alta Italia c. Società delle strade ferrate Parigi-Lione al Mediterraneo,* e quella del 25 di Luglio 1873, in causa della *Società delle strade ferrate dell' Alta Italia c. Rochas*, proferite dalla Corte di appello in Torino. *Nella prima si affermava che la responsabilità*

---

(1) Sentenza del 27 di Luglio 1874, in causa *Società per le Strade ferrate dell'Alta Italia* c. *Castoldi ed altri*, riferita negli *Annali della Giurisprudenza Italiana*, vol. VI, parte II, pag. 583.

(2) Nella collezione *Annali, ecc.*, vol. V, parte I, pag. 280.

(3) Periodico *La Giurisprudenza*, vol. XI, pag. 239.

della Società per le strade ferrate dell'Alta Italia non è retta dal diritto comune, ma dal Regolamento approvato con R. Decreto 26 di Settembre 1860, e da quello del 22 di Dicembre 1871. *Nella seconda si statuiva* che, di fronte ad una legge speciale, che determini il modo di esercizio delle strade ferrate pubbliche, non è il caso di ricorrere alle disposizioni generali, che reggono le obbligazioni dei *vetturali* e incaricati di trasporti (1). — Nè debbo dimenticare la sentenza pronunciata dalla stessa Corte di cassazione in Torino il 26 di Novembre 1873 nella causa della *Società per le strade ferrate dell'Alta Italia c. Bozzalla* (2). Ivi: « la Società per le strade ferrate dell'Alta Italia può invocare il Regolamento approvato con R. Decreto del 26 di Settembre 1860, in quanto restringe la sua responsabilità in caso di perdita delle merci; nè *possono contro di essa invocarsi le norme più rigorose del diritto comune* (3) ».

Ma non mancano neppure gli esempj in senso contrario. Così la Corte di appello in Torino l'11 di Maggio 1869, in causa della *Società per le strade ferrate dell'Alta Italia c. Spinetta*, affermava, *che le Società di strade ferrate*, le quali si incaricano del trasporto di merci, *soggiacciono a tutte le obbligazioni imposte dalle leggi civili e commerciali agli imprenditori e commissionarii di trasporti* (4). E la medesima Corte di appello napolitana il 20 di Giugno 1870 in causa delle *Strade ferrate romane c. Guillaume* aveva sentenziato, che le Società di strade ferrate sono sog-

---

(1) Queste sentenze si trovano nel periodico *La Giurisprudenza*, volumi XI, pag. 634 e X, pag. 655.

(2) *La Giurisprudenza*, vol. XI, pag. 81.

(3) Veggasi pure nello stesso periodico, vol. VI, pag. 188, la sentenza pronunciata dal Tribunale di Pallanza in Febbraio del 1869, nella causa *Cavanna c. la Società per le strade ferrate dell'Alta Italia.*

(4) Citata collezione, vol. III, parte II, pag. 665.

gette a tutte le obbligazioni dei commissionarii di trasporto o vettori; nè, per sottrarsi al risarcimento del danno giusta il diritto comune, possono invocare i loro statuti (1). Citerò eziandio la sentenza pronunciata il 7 di Gennaio 1864 dalla Corte di appello di Parma nella causa della *Società per le strade ferrate della Lombardia e dell' Italia centrale c. Furlan e Piatti* (2), nella quale si dichiarava, che la responsabilità delle Amministrazioni di strade ferrate è la stessa degli altri commissionarii di trasporto e vetturali.

E finalmente la Corte di appello di Torino il 26 di Febbraio 1872 in causa *Baudi di Vesme c. Società per le strade ferrate dell' Alta Italia* sanzionava: « le Società di strade ferrate sono da equipararsi al vetturale in quanto a responsabilità per la perdita, i guasti od avarie delle cose loro affidate, se non provano, che siano avvenuti per caso fortuito o forza maggiore (3) ».

Massimamente nei Tribunali di commercio trovò ostacoli gravi il trionfo della teorica, che, nelle parti a cui provvedono con norme speciali i regolamenti particolari per le Strade ferrate, hanno da tacere le disposizioni del comune Diritto. E, se le raccolte di giurisprudenza riferissero pure le decisioni dei Tribunali commerciali, si avrebbe la opportunità di vedere, come e quanto essi sieno stati inchinevoli a disconoscere la efficacia di quei regolamenti.

3. Noterò per passaggio, che, a mio avviso, non sarebbe metodo buono quello suggerito dalla Sotto-Commissione, e per cui, in luogo della frase: *se anche fossero permesse da*

---

(1) Stessa collezione, vol. V, parte II, pag. 22.
(2) Bettini, vol. dell'anno 1864, parte II, p. 20.
(3) *Giurisprudenza*, vol. IX, pag. 294.

regolamenti generali o particolari, si avrebbe a dire: *salvo in quanto non sia diversamente provveduto da leggi speciali* (1).

Considero da prima, che siffatta dichiarazione sarebbe in tutto inutile. Poniamo, che il nuovo Codice di commercio regolasse i trasporti per strada ferrata; e che poscia si promulgasse una *legge*, la quale venisse a governarli in differente maniera. A niuno cadrebbe mai in mente di dubitare, che questa legge non avesse la virtù di far tacere il Codice di commercio nelle parti ad essa contrarie. È antico apotegma: *generi per speciem derogatur;* e l'articolo 5° delle Disposizioni preliminari nel Codice civile bene già c'insegna, che le leggi sono abrogate da leggi posteriori espressamente o tacitamente.

Di più: adottato il metodo consigliato dalla Sotto-Commissione, a che ne saremmo? A questo, che, mentre si desidera, e meritamente, di vedere consegnate nel Codice di commercio le norme regolatrici dei trasporti sulle strade ferrate, ci troveremmo in breve da capo obbligati a cercare esse norme fuori del Codice, in leggi speciali.

L'unico punto rilevante nella proposta della Sotto-Commissione è il suggerimento, che, volendosi poi provvedere circa i trasporti su strada ferrata diversamente da ciò, che risulterà stabilito nel Codice di commercio, lo si abbia a fare con *legge*, e non semplicemente con *Decreti reali* o *ministeriali*. Ma questo va da sè, perchè alle leggi solo con leggi puossi derogare: e certo non si sarebbe sostenuto spesso e con tanta pertinacia, che i vigenti Regolamenti pei trasporti sulle strade ferrate non potevano far tacere il Codice di

---

(1) Così prescrivendosi, gli attuali regolamenti approvati soltanto con *decreti reali* o *ministeriali* perderebbero senz'altro il loro valore.

commercio, là dove quei Regolamenti fossero stati approvati dal potere legislativo, e non solamente con Decreti sovrani o ministeriali. È vero però, che, giusta l'art. 1633 del Codice civile, gl' imprenditori e i direttori dei trasporti e delle vetture pubbliche, e i padroni di bastimenti, sono inoltre soggetti a *Regolamenti particolari*, che *fanno legge* tra essi e quelli coi quali contrattano. E non si potrebbe egli sostenere, che questi *Regolamenti particolari*, quantunque approvati solo dal potere esecutivo, acquistassero la virtù stessa della *legge* per delegazione espressa del potere legislativo?

4. Passiamo adesso allo esame delle sovra trascritte disposizioni del Progetto presentato al Senato il 18 di Giugno 1877, in quanto esse disposizioni possano risguardare i trasporti col mezzo delle strade ferrate.

5. Nel Codice di commercio universale germanico il titolo: *Del trasporto di effetti* (è il V del libro IV) è diviso in due capitoli. Il primo tratta del *trasporto di effetti in genere;* l'altro del *trasporto di effetti delle ferrovie in particolare.* — Lo articolo 421, ultimo del capitolo primo, determina: « le disposizioni di questo capitolo *si applicano anche agli affari di trasporto delle ferrovie* »; ma soggiunge: *alle ferrovie si applicheranno inoltre le disposizioni del capitolo seguente* » (il quale comprende dieci articoli).

Invece nel Progetto di Codice di commercio presentato al Senato italiano l'anno 1877 si trovano riunite in un titolo unico (il XIII del libro I) tutte le disposizioni concernenti il contratto di trasporto, e quasi senza distinguere tra il trasporto eseguito sulle strade ferrate, e il trasporto operato sulle strade ordinarie di uso pubblico.

Per verità, quando mi faccio a riflettere sulle condizioni

particolari dei trasporti su strada ferrata, e metto a confronto il concessionario di una ferrata, considerato nei suoi rapporti col pubblico, cogli altri, che s' incaricano di trasporti, stento assai a credere, che possano convenientemente applicarsi a loro tutti le regole medesime. Onde che, se reputo ottima idea quella di registrare nel Codice di commercio eziandio le norme regolatrici dei trasporti su strada ferrata, estimo a un tempo, che tali norme dovrebbero essere affatto speciali, e stare da sè, separate cioè e distinte dalle regole statuite pei contratti di trasporto in generale, giusta il sistema adottato dal Codice di commercio universale germanico. A giustificare il mio concetto, basti questa considerazione.

I trasportatori ordinarj (chiamiamoli così per distinguerli dagli esercitatori di strade ferrate pubbliche) hanno pienissima libertà di assumere o ricusare un trasporto; e possono liberamente dibattere, con chi li ricerchi, le condizioni della condotta, eccetto che si tratti di condizioni imposte da una disposizione proibitiva della legge. Libertà uguale è lasciata forse all'Amministrazione di una strada ferrata destinata al servizio pubblico pel trasporto di persone, merci e cosa qualunque? Rispondano gli articoli 271 e 281 della Legge del 20 di Marzo 1865 sulle opere pubbliche.

« Art. 271. Ogni concessionario di ferrovie pubbliche *ha l'obbligo di eseguire costantemente*, con diligenza, esattezza e *prontezza*, e senza concedere preferenza a chicchessia, *il trasporto* dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie d'ogni natura che gli saranno consegnate, colle sole eccezioni stabilite per alcuni oggetti speciali dagli atti di concessione, o da decreti reali che emaneranno in esecuzione della presente legge ».

« Art. 281. I concessionari delle ferrovie pubbliche *deb-*

bono provvedere a tutti i casi, e sottostare a tutti gli eventi così ordinari come straordinari, senza potersi esimere dagli obblighi contratti in forza della loro concessione, e *senza acquistare diritto a speciali compensi*, che non fossero espressamente pattuiti negli atti di concessione ».

Comprendo, che su queste disposizioni per avventura non vi sarebbe alcuna cosa da ridire: ma comprendo insieme, che le disposizioni medesime, aggravando in maniera peculiarissima la condizione del commissionario di strade ferrate pubbliche nelle sue relazioni con coloro, i quali lo richiedono per un trasporto, dimostrano ragionevole, che gli si accordino in esse relazioni speciali agevolezze, per cui rimangano scemati gl'inconvenienti del manco di libertà, nei limiti sempre della equità e della giustizia.

6. Ho detto, che le disposizioni intorno al contratto di trasporto sono nel Progetto del 1877 riunite in un solo titolo, *quasi* senza distinguere tra il trasporto eseguito sulle strade ferrate e quello operato sulle strade ordinarie di uso pubblico. Di fatti, in due soli articoli di quel titolo si menzionano le strade ferrate; nel 387 e nel 396. Nel primo, per prescrivere, che, trattandosi di trasporto su strade ferrate, si esprima nella lettera di vettura, *se il trasporto debba essere fatto a grande o piccola velocità*.

Nello art. 396, già sopra trascritto, per dichiarare, che, trattandosi di trasporto di determinate specie di cose fragili, o soggette a facile deterioramento, o di animali, ovvero di trasporti fatti in modo speciale, *le ferrovie possono stipulare*, che la perdita o l'avaria si presumeranno derivate da vizio delle cose trasportate, dalla loro natura, o da fatto del mittente o del destinatario, se non è provata la loro colpa. — Questo è il solo vantaggio accordato ai conces-

sionarii di strade ferrate pubbliche dal titolo XIII, lib. I. del Progetto.

Poi viene lo art. 410, che accomuna ai trasporti su strada ferrata e agli altri le regole sancite negli articoli 389 a 391, 396 a 399, 401, 402, 405 e 409 circa le obbligazioni e le responsabilità del trasportatore.

7. Ma è tempo oramai, che ci occupiamo di proposito di queste obbligazioni e responsabilità rese comuni dal Progetto a tutti i trasportatori.

Il vetturale può incontrare responsabilità per tre cause principali: *perdita, deteriorazione, ritardo*. Se ne discorrerà partitamente.

8. Responsabilità per le perdite. — Su questo argomento il Progetto in esame stabilisce: *a)* il vettore è responsabile della *perdita* delle cose che trasporta, se non prova che la perdita sia derivata da forza maggiore, da vizio delle cose stesse o dalla loro natura, da fatto del mittente o del destinatario (art. 396, prima parte); — *b)* rispetto alle cose, che per loro natura soggiacciono durante il trasporto ad una *diminuzione nel peso o nella misura*, il vettore può limitare la sua responsabilità fino alla somma di un tanto per cento preventivamente determinato, che deve essere stabilito per ciascun capo o collo; — la limitazione della responsabilità non ha effetto, se il mittente o il destinatario provino, che la *perdita* non avvenne in conseguenza della natura delle cose, o che, per le circostanze del caso, la *diminuzione* non poteva giungere alla misura stabilita (art. 398); — *c)* il danno derivante da perdita si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna; il prezzo

corrente si determina secondo le disposizioni dell'art. 37 (1), diffalcate le spese risparmiate in conseguenza della perdita; — se il danno è operato *con dolo o manifesta negligenza*, la misura del risarcimento si determina secondo le disposizioni degli articoli 1227 e 1229 del Codice civile (2); — la misura del risarcimento del danno derivante dalla *perdita dei bagagli di un viaggiatore*, consegnati al vettore senza indicazione del contenuto, si determina secondo le particolari circostanze del fatto (art. 399).

Qual è in vece il sistema infino a questo punto vigente pei casi di *perdita* avvenuta in un trasporto commesso ad un'Amministrazione di strada ferrata?

Lo articolo 86 delle *Tariffe e condizioni dei trasporti per le Strade ferrate dello Stato* e navigazione sul Lago Maggiore, approvate con R. Decreto del 26 di Settembre 1860 (numero 4333), sanciva: « In caso di *perdita* di oggetti consegnati all'Amministrazione sarà dalla medesima corrisposto l'*equivalente al valore dichiarato*, quando trattasi di *oggetti di finanza* (3) o di *merci assicurate*. — Se invece la merce

---

(1) Art. 37 del Progetto: « In ogni caso in cui si deve determinare il giusto prezzo, o il prezzo corrente, delle derrate, delle merci, dei trasporti, dei noli delle navi, dei premi di assicurazione, dei corsi dei cambi, degli effetti pubblici e dei titoli industriali, esso è desunto dalle liste di borsa del luogo di esecuzione del contratto, o, in mancanza, da quelle del luogo più vicino, dalle mercuriali e da ogni altra fonte di prova ».

(2) Art. 1227 del Codice civile: « I danni sono in genere dovuti al creditore per la perdita sofferta e pel guadagno di cui fu privato, salve le modificazioni ed eccezioni in appresso stabilite ». — Art. 1229 del Codice civile: « Quantunque l'inadempimento dell'obbligazione non derivi da dolo del debitore, i danni relativi alla perdita sofferta dal creditore ed al guadagno di cui fu il medesimo privato, non debbono estendersi se non a ciò che è una conseguenza immediata e diretta dell'inadempimento dell'obbligazione ».

(3) « Sotto il nome di *oggetti di finanza* (dichiarava lo articolo 31 di esse *tariffe e condizioni dei trasporti*) s'intendono l'oro e l'argento in verghe,

non è stata assicurata, l'Amministrazione corrisponderà soltanto L. 5 per ogni chilogramma di *merci spedite a grande velocità;* — L. 2 per ogni chilogramma di *merci spedite a piccola velocità*, se le medesime appartengono alle tre prime classi; — L. 10 al quintale per quelle di 4ª classe; — L. 4 al quintale per quelle di 5ª classe. — L'Amministrazione avrà sempre il diritto di pretendere la presentazione delle fatture o note di vendita, e di liquidare le indennità in ragione del prezzo degli oggetti in comune commercio, ove questo prezzo sia inferiore alla quota d'indennità sovra stabilita in ragione di peso. — Nel fissare le indennità si terrà conto del calo naturale degli oggetti, e del peso dei recipienti e dell'imballaggio ».

Tale disposizione fu invocata per alcuni anni dalla Società per le *strade ferrate dell'A. I.* allo appoggio dell'ultimo paragrafo dello annesso *A* del capitolato unito alla convenzione del 30 di Giugno 1864, stipulata fra i Ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici del Regno d'Italia e la Società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale; nel quale paragrafo era detto: « nell'applicazione delle sovrindicate basi di tariffa, saranno, *sino a nuove disposizioni*, osservate le norme assegnate nel Regolamento approvato col Reale Decreto 26 settembre 1860 per le tariffe e condizioni dei trasporti sulle Strade ferrate dello Stato e navigazione sul Lago Maggiore » (1).

---

coniati od altrimenti lavorati; il *plaqué* d'oro e d'argento; il platino, le gioiellerie, le pietre e le perle preziose e i coralli; come pure i biglietti di banca, i titoli di fondi pubblici e simili carte di valore ».

(1) Non sarà fuori di luogo il ricordare la questione sollevatasi circa il punto, se, per virtù di questo paragrafo, si dovessero dire estese alla Società per le strade ferrate dell'Alta Italia tutte quante le disposizioni del Regolamento del 26 di Settembre 1860, o solamente quelle concernenti le *basi di tariffa*, escluse quindi le altre riguardanti i *limiti della responsabilità* dell'Amministrazione. La Corte di cassazione di Torino, pronun-

Le annunziate future disposizioni nuove sono le *Tariffe e condizioni dei trasporti per le strade ferrate dell'A. I.* state approvate con Decreto ministeriale del 22 di Dicembre 1871, entrate in vigore il 16 di Febbraio 1872, e ancora applicate oggigiorno. Lo art. 124 delle Tariffe del 1871 è identico allo art. 86 del Regolamento del 1860. Solo vi si aggiunse un capoverso dicente così: « Quando il proprietario della merce perduta creda di avere diritto in forza di legge ad una maggiore indennità, potrà farlo valere presso i Tribunali competenti. » (1).

---

ciando il 20 di Novembre 1873 nella già mentovata causa della *Società per le strade ferrate dell'Alta Italia c. Bozzallo*, riteneva, che eziandio le disposizioni del citato Regolamento sulla responsabilità dovevano aversi per estese alla Compagnia, considerando oltre il resto, che essa, quando assunse lo esercizio delle ferrovie del Governo, già esercitava le strade ferrate sue proprie, cioè le lombarde e quelle dell'Italia centrale, e che per queste osservava il Regolamento approvato con Reale Decreto del 22 di Dicembre 1860, contenente disposizioni pressochè identiche a quelle del Regolamento del 26 di Settembre 1866 per le Strade ferrate dello Stato; e che perciò, godendo la Società per le strade ferrate sue del diritto di regolare la responsabilità propria per le merci perdute, secondo che queste fossero o non fossero assicurate, non si potesse presumere, che, colla cessione fattale delle strade ferrate dello Stato, il Governo avesse voluto imporle una responsabilità maggiore, e creare per tal modo una differenza, prima non sussistente, tra le une strade ferrate e le altre. — Lo art. 86 della *Nuova tariffa pei trasporti a grande e piccola velocità sulle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale*, stata approvata con Reale Decreto del 22 di Dicembre 1860, N. 4537, e che fu applicata il 1° di Gennaio 1861, quanto ai casi di perdita stabiliva sostanzialmente il medesimo, ch'era statuito nello art. 86 del Regolamento per le strade ferrate dello Stato. Soltanto, scambio di dire: *quando trattasi di oggetti di finanze*, diceva: *quando trattasi di numerario e preziosi.*

(1) Non sono riuscito mai a comprendere esattamente lo spirito di tale aggiunta, colla quale, parmi, si riesce a togliere ogni efficacia alle precedenti disposizioni dello articolo. Di fatto: queste, secondo il capoverso, troverebbero applicazione, solamente quando il danneggiato vi si acconci, e non ricorra ai giudici competenti per ottenere una maggior indennità. E poi: faceva egli di mestieri dichiarare, che chi non si fosse contentato della indennità stabilita nella prima parte dello art. 124, e avesse creduto *di aver diritto* ad un'indennità maggiore, avrebbe trovato aperto lo adito ai Tribunali?

Pei trasporti sulle *Strade ferrate romane* la indennità in caso di perdite è stabilita nell'art. 92 delle *Tariffe* generali e speciali per *viaggiatori e bagagli e pei trasporti a grande e a piccola velocità*, state approvate con Decreto ministeriale del 9 di Maggio 1869 (n. 1055), e le quali ebbero esecuzione dal 20 di Agosto di quell'anno. Esso articolo dispone: « Quando le merci siano *di valore dichiarato*, cioè che per esse sia stato pagato il prezzo di tariffa stabilito all'articolo 35 pel *numerario* e per gli *oggetti preziosi*, in aggiunta alla tassa sul peso, e siansi osservate le condizioni speciali di che all'articolo 36 (1), l'Amministrazione in caso di *perdita* corrisponderà *l'equivalente al valore dichiarato*. — Se invece la merce *non è di valore dichiarato*, l'Amministrazione accorda le seguenti indennità: — per le *merci spedite a grande velocità*, lire 5 per ogni chilogramma; per quelle *spedite a piccola velocità*,

L. 2,00 per la 1ª classe e per chilogramma
» 1,10 » 2ª » »
» 1,00 » 3ª » »
» 0,20 » 4ª » »
» 0,10 » 5ª 6ª e 7ª »

Anche nello articolo 92 del Regolamento pei trasporti sulle Ferrovie romane, si riconosce nell'Amministrazione il diritto di chiedere la presentazione delle fatture o note di vendita, e di liquidare la indennità in ragione del prezzo degli oggetti in comune commercio, se questo prezzo sia inferiore alla quota d'indennità sovra stabilita in ragione del peso; — vi si dichiara pure, che, nel fissare la indennità, si

(1) L'articolo 36 stabilisce talune condizioni speciali circa il modo di trasporto e di spedizione per il *numerario* e gli *oggetti preziosi*.

terrà conto del calo naturale degli oggetti, e del peso dei recipienti e dell'imballaggio; — in esso articolo eziandio è statuito, che « qualora il proprietario di una merce creda di avere diritto ad una maggiore indennità in forza di legge, potrà farlo valere presso i Tribunali competenti. »

Finalmente, pei trasporti sulle *Strade ferrate meridionali*, lo articolo 92 delle *Tariffe generali e speciali per viaggiatori e bagagli e per trasporti a grande e piccola velocità*, state approvate con Decreto ministeriale del 14 di Febbraio 1870, e ch'ebbero esecuzione a cominciare dal 20 di Aprile successivo, è in tutto e per tutto identico allo articolo 92 del Regolamento per le Strade ferrate romane.

9. Secondo la proposta fatta nello articolo 410 dell'ultimo Progetto di Codice di commercio, le mentovate disposizioni dei Regolamenti nei trasporti sulle strade ferrate dell'Alta Italia, Romane e Meridionali resterebbero abrogate, per quanto contengono di contrario alle regole stabilite negli articoli 386, 398 e 399 del Progetto medesimo. — Meritano esse veramente la condanna, che per loro si domanda? Io esiterei a rispondere affermativamente.

Non occorre parlare del caso, in cui le Amministrazioni di strade ferrate pagano *l'equivalente del valore dichiarato*. Niuno potrebbe pretendere di più. Che se qualche volta avverrà, che il valore dichiarato sia inferiore al valore reale della cosa perduta, e che quindi la indennità non corrisponda al danno vero, imputi a sè il pregiudizio cui soffre, chi avrebbe potuto evitarlo col non fare una dichiarazione falsa.

Per quanto è degli altri casi, unicamente troverei opportuno tutto al più di dichiarare in termini espressi che il favore accordato al concessionario di una strada ferrata,

e per cui egli può liberarsi, pagando una indennità fissata *a priori*, e ragguagliata al peso della cosa perduta, non si applica, allorquando gli si possa imputare *dolo*, perchè *nulla pactione effici potest, ne dolus præstetur* (1). Ma che havvi mai di enorme in un sistema, per cui, chi spedisce, è *avvisato solennemente prima del contratto, che, dov'ei non voglia assicurare la spedizione* (e lo può sempre; e, se l'abbia assicurata, riceverà l'intiero valore dichiarato), egli, nel caso di perdita, non avrà diritto ad altro che ad una indennità commisurata al peso della merce smarrita, fatto conto eziandio della sua qualità? Non troviamo forse in codesto un'applicazione del principio sancito nello articolo 1230 del Codice civile: « quando la convenzione stabilisce, che colui il quale mancherà di eseguirla, *debba pagare una determinata somma a titolo di danni*, non si può attribuire all'altra una somma maggiore o minore? » *Iura vigilantibus subveniunt, non dormientibus.* Ammessa la possibilità dell'assicurazione, se, chi spedisce, non se ne valga, egli rimette spontaneamente la spedizione alla sorte. E con qual fronte perciò si lagnerebbe poi, mentre si espose di proprio volere al pericolo? Il diritto comune non riconosce forse i contratti di sorte o aleatorii? (2).

— La Corte di cassazione in Torino (3) notava molto saviamente, che « la responsabilità dell'intraprenditore di trasporti dovendo essere in correlazione colla tassa, che si paga sui medesimi, è ovvio, che, per le merci *assicurate*, per cui la tassa è maggiore, più estesa abbia da essere la responsabilità nel caso di perdita delle merci; e per quelle *non*

---

(1) Leg. 27, § 3, ff., *De pactis*; Leg. 18, princ., ff., *Commodati vel contra.*

(2) Art. 1102 Cod. civ.

(3) Sentenza citata prima del 26 di Novembre 1873, in causa della *Società per le strade ferrate dell'Alta Italia c. Bozzalla.*

assicurate, per cui la tassa è minore, la responsabilità abbia da essere più ristretta. »

In un diverso ordine di idee: o che le Amministrazioni di una strada ferrata pubblica debbono considerarsi come pirati venuti nel mondo a posta fatta per pregiudicare altrui? E quando gli smarrimenti diventassero frequenti, e accusassero una incuria pertinace da parte di un' Amministrazione di strada ferrata, o che non saprebbero porre un argine agli abusi i commissarj, per mezzo dei quali il Governo, a norma dello articolo 287 della Legge sulle opere pubbliche, fa sorvegliare *lo andamento e la gestione dello esercizio delle strade ferrate concesse alla industria privata?*

E poi si calcola egli per nulla il beneficio del trovarsi, pel sistema che si vorrebbe condannare, chiusa una sorgente pervenne di litigj intricatissimi e dispendiosi? Si limiti il più che possibile il prezzo delle assicurazioni: e non tarderà a rendersi generale l'abitudine di assicurare le spedizioni. Pensi ai proprii casi, chi rifiuti questo mezzo semplicissimo per garantirsi contro le perdite.

E il metodo dell'assicurazione io lo vorrei vedere esteso anche ai *bagagli consegnati* dal viaggiatore all' Amministrazione della strada ferrata. Col dire, che la misura del risarcimento, pel caso di perdita del bagaglio consegnato, *si determina secondo le particolari circostanze del caso*, si apre un' altra fonte di contese difficili e fastidiose.

10. Responsabilità per le deteriorazioni. — Giusta il Progetto di un nuovo Codice di commercio: *a*) il trasportatore risponde dell' *avaria* delle cose, che trasporta, se non prova, che il deterioramento sia derivato da forza maggiore, da vizio delle cose stesse, o dalla loro natura, da fatto dello speditore o del destinatario; — *b*) le *avarie* si accertano

nei modi stabiliti dall' articolo 70 (1) (art. 396); — *c)* il danno derivante da deterioramento si calcola come quello derivante da perdita (art. 399); — *d)* non si dimentichi al fine la disposizione del primo capoverso dello articolo 396 riflettente il trasporto su strade ferrate di determinate specie di cose fragili, o soggette a facile deterioramento, o di animali, ovvero di trasporti fatti in modo speciale.

Nello articolo 121 del Regolamento del 22 di Dicembre 1871, finora in vigore per le *Strade ferrate dell'Alta Italia*, è statuito al primo capoverso, che l'Amministrazione non può essere tenuta a rispondere delle *avarie* o del *deperimento* delle merci contemplate nello articolo 110, nè della *dispersione dei liquidi*, della *rottura delle cose fragili*, del *consumo naturale degli oggetti*, dei *danni cagionati dalla umidità*, delle *avarie* che dipendono o da *vizio inerente alla merce*, o dal *cattivo carico*, quando il medesimo sia stato eseguito dallo speditore, e di quelle che fossero avvenute per causa di *forza maggiore*.

Nello articolo 110, a cui si riferisce lo articolo 121, leggesi: « l'Amministrazione *non è tenuta ad accettare* oggetti, che *non siano convenientemente imballati*, o *presentino traccie evidenti di deterioramento o di avaria*, salvochè lo speditore consenta, col mezzo di apposita dichiarazione (*bollettino di garanzia*), di esonerare l'Amministrazione da ogni responsabilità al riguardo. — Le merci consegnate *senza imballaggio*, quelle che *sogliono trasportarsi sciolte*, come pure quelle *suscettibili di facile deperimento*, quali sono le *ortaglie*, le *frutta fresche* e *simili*, si ritengono accettate a

(1) Art. 70. « Il presidente del Tribunale di commercio, o, nei luoghi dove non ha sede un Tribunale, il Pretore, può ordinare, ad istanza del compratore o del venditore, che la qualità e condizione della cosa venduta sia verificata da uno o più periti nominati d'ufficio; ecc. ».

rischio e pericolo del mittente, anche senza il bollettino di garanzia. — La *forma* o *qualità d'imballaggio*, che per molte merci è prescritta nella tariffa, non impedisce che le medesime siano *senza riserva* accettate pel trasporto, anche quando si trovassero in condizioni diverse d'imballatura, purchè queste siano tali da preservare egualmente dette merci da qualsiasi *avaria* o deterioramento (1) ».

Nel Regolamento del 9 di Maggio 1869 per le *Strade ferrate romane*, e in quello del 14 di Febbraio 1870 per le *Strade ferrate meridionali* non troviamo una disposizione conforme a quella sovra espressa dello articolo 121 delle Tariffe e condizioni dei trasporti sulle strade ferrate dell'Alta Italia. Troviamo invece in entrambi un articolo (ha in amendue il numero 79) del tenore seguente: « L'Amministrazione *non è tenuta ad accettare* oggetti, che *non siano convenientemente imballati*, o *presentino tracce evidenti di deterioramento o di avaria*, salvo che lo speditore consenta, col mezzo di apposita dichiarazione *(bollettino di garanzia)* di esonerare l'Amministrazione da ogni responsabilità al riguardo. Le merci che *sogliono spedirsi sciolte*, cioè *senza l'imballaggio*, e quelle di *facile rottura* o *suscettibili di deperimento*, come gli *ortaggi*, le *frutta* e *simili*, si trasportano a rischio e pericolo del mittente, *salvo il caso di guasto imputabile al fatto dell'Amministrazione* ».

11. A confrontare queste disposizioni di Regolamenti con quella di speciale favore per le Amministrazioni di strade ferrate contenute nel primo capoverso dello articolo 396

---

(1) Se si eccettua quest'ultima parte dello articolo 110, esso articolo, e il primo capoverso dello articolo 121, ripetono, con poche modificazioni, quanto leggevasi negli articoli 74 e 84 del Regolamento del 26 di Settembre 1860 per le Strade ferrate dello Stato.

del Progetto, si vede, che le prime e l'altra s'inspirano ad un medesimo concetto; quello cioè di non costringere esse Amministrazioni a rispondere di un danno, che non si possa loro imputare. E quando lo articolo 396 dice: *Le Ferrovie possono stipulare*, sembra voglia consentire alle Amministrazioni di strade ferrate, sia di *stipulare* al momento della consegna di ciascuna spedizione sul trasporto, che, dove succeda un deterioramento, lo si presumerà derivato da vizio delle cose trasportate, dalla loro natura, o da fatto dello speditore o del destinatario; sia di *fissare in modo generale, e a priori, nei loro Regolamenti*, i casi, nei quali si verificherà tale presunzione.

Ciò posto, io considero: non sarebb'egli migliore partito il tradurre a dirittura in articoli di Codice le disposizioni degli articoli 121 e 110 del Regolamento pei trasporti sulle strade ferrate dell'Alta Italia; aggiungendo solamente la dichiarazione: « non pertanto l'Amministrazione della strada ferrata risponderà del deterioramento, se si provi, che da parte di essa vi fu *dolo* o *negligenza grave* »?

Il Progetto parla di *determinate specie di cose fragili* o *soggette a facile deterioramento*. Perchè questa determinazione non la si farebbe nella legge stessa? Il Progetto accenna ai trasporti *fatti in modo speciale*. Non è egli vaga troppo ed oscura tale frase? Lo articolo 424 del Codice di commercio universale germanico è assai più esplicito: « Può venire stipulato: 1° quanto agli effetti che, d'accordo col mittente, vengono *trasportati in carri scoperti:* che non si risponde del danno, che deriva dal pericolo inerente a questo *modo di trasporto*; 2° quanto agli effetti, che, giusta dichiarazione del mittente nella lettera di porto, vengono consegnati *non imballati*, o *con imballaggio difettoso*, benchè la loro natura esiga un imballaggio per garantirle (da perdita

o danneggiamento) nel trasporto: che non si risponde del danno, che deriva dal *pericolo inerente alla mancanza*, o *alla natura difettosa dell'imballaggio* ».

12. Responsabilità pei ritardi. — Lo ultimo capoverso dell'art. 121 nel Regolamento del 22 di Dicembre 1871 pei trasporti sulle *strade ferrate dell' Alta Italia* dispone: « L'Amministrazione non risponde dei danni derivanti da *ritardo nello arrivo* delle merci; essa rimborsa soltanto od abbandona a norma dei casi (1), e salvi quelli di forza maggiore, una parte della tassa pagata o dovuta pel trasporto della merce ».

Identica la disposizione dello ultimo capoverso dello articolo 84 del Regolamento approvato col Reale Decreto del 26 di Settembre 1860.

Il Regolamento del 9 di Maggio 1869 per *le Strade ferrate romane*, quello del 14 di Febbraio 1870 per le *Strade ferrate meridionali*, entrambi nello ultimo capoverso dello articolo 90, prescrivono il medesimo. Si aggiunge tuttavia in amendue: « Salvo ricorso ai competenti tribunali per parte dei danneggiati, ove questi credano, *per la specialità del caso*, di avere diritto ad una maggiore indennità ». Aggiunta, la quale io reputerei al tutto inutile pei motivi da me già in prima cennati a riguardo dello ultimo capoverso dello articolo 124 del Regolamento per le Strade ferrate dell'Alta Italia.

Il progetto di Codice di commercio allo articolo 397 dice: « In caso di ritardo nell'esecuzione del trasporto, il vettore non ha diritto che alla metà del prezzo di trasporto,

---

(1) Questo: *a norma dei casi*, io lo intendo così: secondo che cioè si tratta di spedizione *in porto affrancato*, o di spedizione *in porto assegnato*.

e perde l'intiero prezzo di trasporto, se il ritardo è durato il doppio del tempo stabilito per la esecuzione del trasporto; salvo sempre il diritto al risarcimento del maggior danno, che si provasse essere derivato. — Il vettore non è responsabile del ritardo, se prova ch' esso sia derivato da forza maggiore, o dal fatto del mittente o del destinatario. — La mancanza di sufficienti mezzi di trasporto non basta a scusare il ritardo ».

Come si scorge, il Progetto di Codice accetta in principio il sistema dei Regolamenti in vigore: anzi in alcuna maniera lo perfeziona, determinando la parte del prezzo di trasporto, la quale si perde dal trasportatore nel caso di ritardo: è *la metà* di norma; è *lo intero*, se il ritardo durò il doppio del tempo fissato per la esecuzione del trasporto. Nei Regolamenti per le *Strade ferrate dell'Alta Italia, Romane, Meridionali* dicendosi solo *una parte* della tassa pagata o dovuta pel trasporto, si lascia sempre in discussione: *quale sarà questa parte.* — Era consuetudine quasi generale, quando si determinava nella stessa lettera di porto la indennità pel ritardo ordinario, di ragguagliarla al terzo, e qualche volta al quarto, del prezzo di trasporto (1).

Il Codice universale di commercio germanico statuisce nello articolo 427: « Può venire stipulato 1° . . . . . 2° che l'ammontare del risarcimento di danni da prestarsi a tenore dello articolo 397 (2) *per ritardata consegna*, non debba oltrepassare l'importo indicato nella lettera di porto, nella polizza di carico o nella bolletta di bagaglio

(1) Duverdy, *Traité du contrat de transport, etc.* (2me *édition*). Paris, 1874, num. 85.

(2) Art. 397 del Codice germanico: « Il condottiere risponde del danno derivante dall'aver trascurato lo stipulato o consueto tempo della consegna, s'egli non prova, che non potè evitare il ritardo impiegando la diligenza di un buon condottiere ».

come ammontare dell'interesse nella consegna a tempo debito, o, in mancanza di tale indicazione, un importo normale stabilito in antecedenza, che può anche consistere nella perdita del nolo o di una parte di esso ».

Fra il sistema del Codice germanico e quello del Progetto del 1877, parmi che meriti la preferenza il secondo: è più preciso, più semplice, e troncherà più presto le questioni.

13. Nulla di meno avrei qualche osservazione da fare sullo articolo 397 di esso Progetto.

a) Quando si stabilisce, che rimane *sempre* salvo il diritto ad ottenere un risarcimento del maggior danno, che si provasse essere derivato, si distrugge tutto il vantaggio pratico del sistema; e consiste nello escludere le occasioni di liti. Trattasi egli di un breve ritardo? Il prezzo del trasporto sarà ridotto a metà. Trattasi egli di un ritardo considerabile? Il trasporto sarà gratuito. In ciò vi è già uno stimolo sufficientissimo pel trasportatore ad usare diligenza e sollecitudine. Si può egli ragionevolmente supporre, che un imprenditore di trasporti, un'Amministrazione di strada ferrata si compiacciano a far arrivare in ritardo le spedizioni, quando sanno, che, a non farle giungere in tempo, perderanno o metà del prezzo, o tutto? Proclamate, che saranno *sempre* aperti i due battenti delle porte dei Tribunali per ascoltare le lagnanze di coloro, i quali non si stiano paghi di aver ottenuto il trasporto senza spesa o con mezza spesa; e mi saprete poi dire, quante liti sorgeranno (1). — Il dolo,

(1) Le collezioni di giurisprudenza contengono molte sentenze concernenti questioni per ritardo. La lettura di quelle decisioni ben chiarisce, quanto sieno irte di difficoltà siffatte controversie. Soltanto nei dodici volumi degli *Annali della Giurisprudenza Italiana* io ho trovato 10 sentenze in cause per ritardi in trasporti su strade ferrate. Piacemi di ci-

la frode, non meritano alcun riguardo. E perciò si dichiari pure, che la indennità non sarà limitata alla perdita pel trasportatore di mezzo o di tutto il prezzo di trasporto, ma corrisponderà al reale pregiudizio sofferto dallo speditore o dal destinatario, *se il ritardo sia doloso o frodolente,* o lo si possa ascrivere a *culpa lata,* la quale *dolo aequiparatur.* — Per gli altri casi di colpa non grave rimanga immutabile la indennità; e consista sempre nella sola perdita di tutto il prezzo di trasporto o di una parte.

b) E non si potrebbe forse applicare con profitto anche il sistema delle assicurazioni per garantirsi interamente contro il danno dei ritardi? La mi sembra cosa degnissima di studio.

c) Finalmente, lo articolo 397 del Progetto esclude

---

tarle. Corte di appello in Firenze, 20 di Maggio 1868, *Guarmani* c. *Strade ferrate Romane* (vol. II, parte II, pag. 225); — Corte di appello in Napoli, 20 di Giugno 1870, *Strade ferrate Romane* c. *Guillaume* (vol. V, parte II, pag. 22); — Corte di cassazione in Torino, 11 di Luglio 1873, *Cima* c. *Strade ferrate dell'Alta Italia* (vol. VIII, parte I, sezione I, pag. 27); — Corte di cassazione in Firenze, 27 di Aprile 1874, *Linari* c. *Strade ferrate Meridionali* (vol. VIII, parte I, sezione I, pag. 336); — Corte di appello in Genova, 8 di Aprile 1873, *Strade ferrate dell'Alta Italia* c. *Rizzi e Comp.* (vol. VIII, parte II, pag. 620); — Corte di cassazione in Firenze, *Polidori* c. *Strade ferrate dell'Alta Italia* (vol. IX, parte I, sezione I, pag. 398); — Corte di appello in Torino, 30 di Marzo 1875, *Strade ferrate dell'Alta Italia* c. *Strade ferrate Parigi-Lione al Mediterraneo,* (vol. IX, parte II, pag. 360); — Corte di appello in Roma, 16 di Febbraio 1876, *Grillio* c. *Strade ferrate dell'Alta Italia* (vol. X, parte III, pag. 201); — Corte di appello in Firenze, 8 di Marzo 1878, *Strade ferrate Romane* c. *Sirigatti* (vol. XII, parte III, pag. 71); — Corte di cassazione in Napoli, 23 di Maggio 1878, *Strade ferrate Romane* c. *Bossi* (vol. XII, parte I, pag. 440). — Citerò ancora la sentenza della Corte di cassazione in Torino, 1 di Maggio 1867, *Strade ferrate dell'Alta Italia* c. *Faccio* (nella collezione *La Giurisprudenza,* vol. IV, pag. 321); — la sentenza della Corte di appello in Torino, 14 di Aprile 1873, *Strade ferrate dell'Alta Italia* c. *Cusin-Rivoire* (stessa collezione, vol. XI, pag. 633); — la sentenza della Corte di appello in Parma, 7 di Gennaio 1864, *Strade ferrate della Lombardia e dell'Italia centrale* c. *Piatti* (Bettini, vol. dell'anno 1864, parte II, pag. 20).

completamente la responsabilità del trasportatore pel ritardo, s'egli provi, che questo sia derivato da *forza maggiore*. È desiderabile, che si aggiungesse: *o da caso fortuito. Ea est vis major cui resisti non potest.* Il caso fortuito è un qualche cosa di diverso: *casus fortuitus intelligitur inopinatus, non ex consuetudine eveniens.* Sta bene, che s'insegni, equipararsi il caso fortuito alla forza maggiore in questo, che e l'uno e l'altro a *nemine praestantur.* Ma, dove la legge espressamente nomini la sola forza maggiore, non mancherà la occasione a discettare, se, quanto fu statuito per essa, anco lo si debba applicare al caso fortuito; se siasi in tema di forza maggiore contemplato dal Codice, o di caso fortuito non contemplato. Non si somministri al cavillo la opportunità di fare le sue male prove. E le tenterebbe tanto più agevolmente, perchè lo articolo 1226 del Codice civile statuisce: « Il debitore non è tenuto a verun risarcimento di danni, quando in conseguenza di una *forza maggiore* o di un *caso fortuito* fu impedito di dare o di fare ciò, a cui si era obbligato, o ha fatto ciò, che gli era vietato ». Si fa così presto ad argomentare: *quod voluit legislator, expressit; quod noluit, siluit!* Specie in un servizio di strade ferrate molto esteso quanti sono gli accidenti possibili, dei quali non si possa a tutto rigore affermare, che sieno un caso di forza maggiore, e nei quali tuttavia sarebbe ingiusto pretendere, che l'Amministrazione della strada ferrata avesse a incontrare responsabilità!

14. Un'ultima considerazione per rispetto al ritardo. Si agitò spesso vivissima la controversia, se, quando sia successo un ritardo, debbasi concedere allo speditore e al destinatario la facoltà di *abbandonare per conto* al trasportatore la spedizione. La questione fu discussa in Francia,

come ne fa testimonianza il Duverdy nel suo Trattato del contratto di trasporto (1); e si sollevò anche da noi. La Corte di appello in Firenze, l'8 di Marzo 1878, in causa della *Società per le strade ferrate romane c. Sirigatti* (2), riteneva, che « per i principii dominanti alla materia non può il vetturale essere costretto a ritenere, o vendere per proprio conto la merce, *se non quando a causa del ritardo, sia divenuta pel destinatario inutile od inservibile.* » E quella Corte fa queste citazioni. Pardessus, num. 544; Corte di Metz, decis. del 18 di Giugno 1815; Corte di Rennes, decis. del 21 di Dicembre 1824; Corte di Douai, decis. del 24 di Giugno 1837, Corte di Colmar, decis. del 6 di Aprile 1857.

Perchè non si tradurrebbe in articolo di Codice il principio consacrato in tale sentenza?

§ III.

1. Esporrò adesso talune considerazioni sul titolo XIII, libro I, del Progetto, le quali non poterono trovar luogo nel paragrafo precedente.

2. « Art. 388. Il mittente deve consegnare al vettore, quando occorrano, i documenti doganali: egli risponde della loro verità e regolarità. » Evidentemente il pronome *egli* si riferisce al *mittente*. Siccome però il nome, che lo precede immediatamente, è *vettore*, per evitare il pericolo di una interpretazione erronea, sarebbe opportuno o costrurre in

(1) Edizione sopra citata, num.i 83 e 83 *bis*.
(2) Già menzionata prima: *Annali della Giurisprudenza Italiana*, volume XII, parte III, pag. 71.

maniera diversa il periodo, o sostituire al pronome *egli* le parole: *il primo.*

Circa le formalità doganali, lo articolo 136 del Regolamento del 22 di Dicembre 1871 pei trasporti sulle *strade ferrate dell'Alta Italia* dispone così: « I mittenti e i destinatarii devono soddisfare a tutte le disposizioni doganali e *daziarie*, a cui sono soggette le merci da essi spedite o ricevute; conseguentemente ogni contravvenzione a tali disposizioni sarà ad esclusivo loro carico. — L'Amministrazione s'incarica di compiere alle stazioni di confine le formalità doganali pel transito e per lo sdoganamento delle merci, salvo il rimborso delle relative spese per parte dei destinatarii. Essa potrà egualmente incaricarsi di tali operazioni in altre stazioni, ove esista dogana di deposito. — Le suddette operazioni saranno effettuate colla scorta delle dichiarazioni dei mittenti; epperciò ogni contravvenzione per erronea dichiarazione sarà a carico della merce ».

Pressochè il medesimo si legge nello articolo 101 dei Regolamenti pei trasporti sulle *strade ferrate romane e meridionali.* Ma nello articolo 136 del Regolamento pei trasporti sulle *strade ferrate dell' Alta Italia* si soggiunge: « Per l'eseguimento delle formalità doganali, l'Amministrazione ha il diritto di applicare una *tassa di commissione*, e di essere rimborsata delle *spese di facchinaggio*, ecc. — Essa indicherà al pubblico, con appositi manifesti, le stazioni presso le quali s'incarica di questo servizio, come pure i prezzi e le condizioni da cui il medesimo è regolato ».

Lo articolo 388 del Progetto non essendo tra quelli, ai quali per lo articolo 410 non si potrebbe derogare nei Regolamenti generali o particolari pei trasporti sulle strade ferrate, vuolsi dire, che, anche se divenuto legge esso articolo 388, conserverebbero la loro efficacia i cennati articoli

136 e 101 dei Regolamenti oggigiorno applicati pei trasporti sulle *strade ferrate dell'Alta Italia, romane e meridionali.* — Ma, ammesso il concetto d'inserire nel Codice di commercio le norme pei trasporti eziandio operati sulle strade ferrate, non sarebb'egli conveniente d'introdurre nel Codice stesso lo intiero articolo 136 del Regolamento pei trasporti, sulle *strade ferrate dell'Alta Italia*, estendendolo a tutti i trasportatori? Esso contiene una disposizione chiara, precisa, e che provvede a tutto.

3. « Art. 389. Il vettore deve rilasciare al mittente un esemplare della lettera *di vettura* colla *sua* sottoscrizione ». Il pronome *sua* va riferito al *vettore*. Ma allora si dica: « Il *vettore* deve rilasciare sottoscritto da lui al *mittente*, ecc. » oppure si sostituisca alla voce: *sua*, la voce: *propria*.

Questo esemplare a che deve servire? A provare soltanto che il trasportatore ebbe a ricevere una cosa dallo speditore per trasportarla? Oppure a provare *tutte le condizioni del trasporto?*

Propongo il quesito, perchè so di una grave causa tuttora pendente davanti la Corte di appello di Torino fra l'*Amministrazione per le strade ferrate dell' Alta Italia e un sig. Bollo*, nella quale causa si è per appunto sollevato il dubbio, se, allorquando non si corrispondano le indicazioni contenute nella lettera di porto (la lettera di porto altro non è, tranne la *nota di spedizione*, di cui discorre lo articolo 106 del Regolamento del 22 di Dicembre 1871, e che prende il nome di *bollettino di spedizione* o di *lettera di porto*, secondo che si tratta di spedizioni a grande velocità o a piccola velocità) e le indicazioni contenute nella *ricevuta in partenza*, si debba attendere alla *nota di spedizione*, opera dello speditore, o alla *ricevuta in partenza*, sotto-

scritta dal rappresentante dell'Amministrazione per la strada ferrata. Nella fattispecie sulla *lettera di porto* era indicato, come luogo di destinazione, *Rovereto:* sulla *ricevuta in partenza* indicato in vece *Benevento*. La merce fu portata a *Rovereto*: ed in vece doveva essere portata a *Benevento*. Bollo speditore muove reclamo avverso l' Amministrazione. — Questa sostiene, che la lettera di porto è l'unico documento destinato a provare *tutte le condizioni del contratto*. In fatti lo articolo 80 del Codice di commercio in vigore dichiara: « La lettera di vettura *fa prova del contratto* tra colui che spedisce e il vetturale (1) ». La *ricevuta in partenza* non ha altro scopo fuor che di somministrare allo speditore uno scritto, con cui egli possa alle occorrenze provare, che veramente consegnò all'Amministrazione la cosa da spedirsi. — Bollo per contra propugna, che, in quanto la *ricevuta in partenza*, sottoscritta dall'Amministrazione, indichi, che la merce doveva essere portata a *Benevento*, ella non può scusare il fatto del trasporto in vece a *Rovereto*.

Sono convinto, che l' Amministrazione è dal lato della ragione. Ma la questione potrebbe risollevarsi. La parola del legislatore ne eviterebbe facilmente la rinnovazione.

4. Nello articolo 391 alle parole: *forza maggiore*, che vi si leggono due volte, parrebbe doversi aggiungere: *o caso fortuito*, pei motivi già prima addotti.

5. « Art. 393. Il termine della *riconsegna* delle cose trasportate, se non è stabilito da convenzioni delle parti *o dai regolamenti*, si determina secondo l'uso commerciale ».

---

(1) Per qual motivo mai il Progetto non contiene più una disposizione uguale a quella dell'art. 80 del Codice di commercio del Regno d'Italia? E potrebbe dirsi meglio: « fa prova delle condizioni del contratto » scambio di « fa prova del contratto ».

Sarebbe da esaminare, se non convenisse di sottrarre, per maggiore comodità di tutti, allo impero di Regolamenti sempre poco noti, e inserire nel Codice stesso, le norme (almeno le principali) in riguardo al termine della restituzione pei trasporti sulle strade ferrate. Sembrerebbero opportune le disposizioni del Regolamento per le strade fersate dell'Alta Italia, articoli 44, 45, 46 e 78.

6. « Art. 394. Il vettore è responsabile (1) dei fatti dei suoi dipendenti, *di tutti i vettori successivi e di ogni altra persona, a cui egli affidi la esecuzione del trasporto* ». — Troverei giusto fare eccezione pel caso, in cui *il trasportatore successivo*, o *quest'altra persona*, fossero stati espressamente o tacitamente scelti e indicati dallo speditore. Chi commette, esempigrazia, all'Amministrazione per le strade ferrate dell'Alta Italia di trasportare merci da Torino a Parigi, non ha egli con ciò solo dimostrato di volere, che la spedizione, al punto in cui terminano le strade dell'Alta Italia, venga consegnata pel viaggio ulteriore alla Società per le strade ferrate Parigi-Lione al Mediterraneo? Perchè avrebbe da rimanere sopra uno il fatto altrui, quando quest' altro fu scelto dal mandante medesimo? Si possono consultare utilmente in argomento la sentenza proferita dalla Corte di appello di Torino il 29 di Novembre 1858 nella causa *Borinetti c. Boch Ciapusso* (2), e quella pronunziata dalla stessa Corte il 19 di Maggio 1866, nella causa delle *Strade ferrate dell' Alta Italia c. Impresa delle Messaggerie imperiali* (3).

---

(1) Scambio di *responsabile*, voce che non è della nostra lingua, perchè non si direbbe: *mallevadore*, o *imputabile*?

(2) Bettini, vol. X, parte II, pag. 891.

(3) Bettini, vol. XVIII, parte II, pag. 231.

7. Nello articolo 396 aggiungerei pure alle parole: *da forza maggiore*, queste altre: *o da caso fortuito.*

8. « Art. 405. Ogni domanda di risarcimento, del mittente o del destinatario, deve essere diretta contro *il primo* o contro *l'ultimo* vettore; si può proporre contro il vettore *intermedio*, quando si provi che il danno sia avvenuto durante il trasporto da lui eseguito. — Ogni vettore chiamato a rispondere di *fatti non suoi*, ha la scelta di rivolgere le sue azioni contro il vettore *che immediatamente lo precede*, oppure contro il vettore *intermedio* responsabile del danno, giusta la precedente disposizione ».

a) Se, conforme dichiara lo articolo 385 del Progetto, il contratto di trasporto ha luogo tra lo speditore o mittente, che commette il trasporto, e l'imprenditore, *che assume di farlo eseguire* in nome proprio e per conto altrui, oppure tra uno di essi ed il vetturale, che *assume di eseguirlo;* — se, per giunta, si accetta il principio, che il trasportatore è mallevadore pei fatti di tutti i trasportatori successivi, e di ogni altra persona, a cui egli affidi la esecuzione del trasporto (poniamo pure, limitativamente al caso in cui siaglisi lasciata libera la scelta di questi trasportatori successivi, di queste altre persone); — come si giustifica, che il *destinatario* abbia azione per ottenere il rifacimento de' danni? Come si spiega, che l'azione possa venire diretta contro *l'ultimo trasportatore?* Il diritto e la obbligazione al risarcimento dei danni, sia che derivino dallo inadempimento o dallo imperfetto adempimento della obbligazione, sia che dal ritardo nella sua esecuzione, sono sempre un effetto del contratto (1); e nè il destinatario, nè l'ultimo trasportatore furono parti nel contratto; i contraenti furono

(1) Articolo 1225 del Codice civile.

lo speditore, e chi assunse di far eseguire, o di eseguire esso medesimo il trasporto. Non si soddisfa egli dunque meglio alla logica giuridica, col prescrivere, che ogni domanda di risarcimento dev' essere proposta *dallo speditore contro chi si assunse di eseguire, o di fare eseguire il trasporto,* esclusa l'azione del destinatario, e contro lo ultimo trasportatore ?

b) Ma la condizione di colui, che solo, giusta la esposta teorica, potrebb'essere chiamato in giudizio pel rifacimento dei danni, ha forse da essere tale, che non gli rimanga aperta la via a farsi assolvere, nemmeno quando ei dimostri, che, per la parte sua, egli soddisfece alla propria obbligazione ?

Ecco quello che per lo più accade in pratica. — Caio, per esempio, incarica un commessario (1) in Torino di spedirgli per strada ferrata una balla di mercatanzia a Parigi. Il commessario affida il trasporto all'Amministrazione per le strade ferrate dell'Alta Italia, la quale trasporta il collo fino a Modane, e quivi lo consegna all'Amministrazione delle strade ferrate Parigi-Lione al Mediterraneo. Il collo va perduto, dopo che fu consegnato all'Amministrazione delle strade ferrate francesi. Caio promuove lite avverso il commessario ; questi a sua volta chiama in garantia l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia; la quale chiama in garantia l'Amministrazione delle strade ferrate Parigi-Lione al Mediterraneo. I Tribunali condannerebbero il commessario a risarcire il danno allo speditore; poi dichiarerebbero obbligata l'Amministrazione per le Strade ferrate dell'Alta Italia al rimborso in favore del commessario, di quanto questi dovrà

(1) Interrogato da me l'egregio prof. V. Scarpa sulle voci *commissionario* e *commessario*, mi rispondeva: *commessario* in commercio ha una significazione speciale tutta diversa. Pur troppo non ci resterebbe che l'arruffato *commissionario*.

pagare a Caio, riservando ad ess'Amministrazione ragione di rimborso verso l'Amministrazione delle strade ferrate francesi.

Se poi in luogo d'incaricare della spedizione un commessario, Caio avesse commesso direttamente all'Amministrazione per le strade ferrate dell' Alta Italia di far pervenire il collo da Torino a Parigi, e questo si fosse smarrito, dopo ch'era giunto alla stazione di Modane, i Tribunali condannerebbero l'Amministrazione delle strade ferrate italiane, riserbandole il diritto di rifarsi sull'Amministrazione delle strade ferrate francesi. — Ho veduto ognora adoperarsi di questa guisa.

È corretto il metodo? Ne dubitai sempre. — Tralascio di notare, come si aggravi con sì fatto sistema la posizione dello speditore, costringendolo ad assistere alla discussione tra il commessario e i diversi trasportatori, e a vedersi ritardato in conseguenza, qualche volta ad assai, lo utile esperimento del suo diritto. — Consideriamo piuttosto la cosa a riguardo dei varii, che si occuparono del trasporto.

Con quale giustizia (a ragionare nella prima delle due proposte ipotesi) si può condannare l'Amministrazione per le strade ferrate dell'Alta Italia, mentre lo incarico affidatole di trasportare il collo da Torino a Modane, essa lo eseguì perfettamente? Con quale giustizia (rispetto alla seconda ipotesi) si dichiarerà del pari tenuta l'Amministrazione medesima a risarcire il danno, mentre ciò, che fare doveva, era trasportare il collo a Modane, e consegnarlo quivi all'Amministrazione delle strade ferrate francesi; e codesto essa lo fece puntualmente? Si condanna chi è in colpa, non lo incolpevole. Vero è: all'Amministrazione per le strade ferrate dell'Alta Italia rimane salva la ragione di ottenere il rimborso; ma intanto dovrà pagare. Pagare, e poscia ripetere, è ben peggio del non avere affatto da pagare.

Ora, come si potrà uscire da questa complicazione?

Penso, che si abbia a distinguere il caso, in cui lo speditore incarica un *commessario* di far eseguire il trasporto in proprio nome e per conto dello speditore; e il caso, in cui lo speditore incarica direttamente del trasporto *chi in parte lo eseguirà esso medesimo.*

Al servizio di un commessario si ricorre per sottrarsi ad ogni fastidio. Lo speditore dice al commessario: « fate voi per me: io non voglio saper altro; — se la merce non giungerà alla sua destinazione; se vi giungerà guasta; se vi arriverà in ritardo, voi mi risarcirete il danno, e penserete poi a rifarvi contro cui giudicherete spediente, senza che io mi abbia a impicciare di ciò; — mi sono rivolto a voi, e vi pago una mercede, appunto per levarmi ogni rompicapo, lasciando il trasporto a vostro rischio e pericolo ». — Onde che parmi, che la natura dei rapporti giuridici intervenuti consigli di statuire pel primo dei due casi posti, che lo speditore avrà diritto ad ottenere la condanna immediata del commessario; e che questa non potrà venire ritardata dall'azione in garantia proposta dal commessario contro i trasportatori da lui ricercati.

Quanto al secondo caso, io desidererei, che, rimanendo, ben inteso, astretto sempre lo speditore a proporre la sua azione verso il trasportatore, a cui egli si rivolse, fosse statuito, che, se questo primo trasportatore escluda la propria colpa, ed abbia chiamato in giudizio il trasportatore, che fu causa del danno, quel primo lo si debba assolvere senz'altro; e si condanni invece direttamente in favore dello speditore il secondo, o terzo, o quarto; in una parola: il trasportatore, a cui è imputabile la perdita, il guasto, il ritardo. A che scopo la consueta successione di condanne colla riserva del diritto a rimborso? Chi assume di eseguire un trasporto, e

di consegnarlo ad un altro trasportatore (scelto dallo speditore, o tacitamente indicato da lui), il quale faccia proseguire la spedizione verso la sua ultima destinazione, s'impegna pel fatto proprio, non pel fatto dei trasportatori, che verranno appresso. E dappoichè la obbligazione assunta egli la eseguì, ripugna, che lo si dichiari tenuto a un rifacimento di danni, sia pure col riservargli la facoltà di essere rimborsato da quello dei trasportatori, che non abbia fatto ugualmente il suo dovere.

Nè si obietti, che tra lo speditore e questo trasportatore di secondo, terzo o quarto ordine non intervenne contratto, e che perciò manca il titolo, in base a cui possa esso trasportatore essere condannato direttamente verso lo speditore. — Primamente si può osservare, che lo speditore stipulò eziandio col trasportatore successivo, se non direttamente, certo indirettamente per mezzo del primo incaricato del trasporto, a cui commise e di trasportare in parte e di consegnare poi la spedizione ad un altro trasportatore. E lo articolo 1744 del Codice civile c'insegna, che allora soltanto il mandante non ha azione contro coloro, coi quali il mandatario ha contrattato, nè i medesimi l'hanno contro il mandante, *quando il mandatario agisce in suo nome* (1). — Secondamente: stabilita la colpa del trasportatore successivo, se mai non si volesse ammettere, che lo speditore possa agire avverso lui per virtù di un contratto, sussisterebbe sempre, ch'ei può agire contro di esso pel titolo del quasi-delitto, essendo che qualunque fatto dell'uomo, arrecante danno ad altri, *obbliga* quello, *per colpa del quale è avvenuto*, a risarcire il danno (articolo 1151 del Codice civile).

Farei una sola eccezione pel caso, in cui l'Amministra-

(1) È quello che succede pel commessario, il quale assume di fare eseguire il trasporto *in nome proprio*, art. 385 del Progetto.

zione di strade ferrate avesse assunto di eseguire il trasporto *in servizio cumulativo:* e ciò dovrebb'essere espresso nella lettera di porto (1). Allora l' Amministrazione non riveste più solamente la qualità di trasportatore, sì bene di trasportatore e di commessario al tempo stesso; e quindi potrebb' essere in confronto dello speditore trattata alla pari di un commessario. « *Il faut remarquer que les entreprises de transport en général et particulièrement les Compagnies de chemin de fer, peuvent agir en plusieurs sortes de qualité. Les unes agissent simplement en qualité de voituriers, les autres agissent en outre, comme commissionnaires directs ou indirects de transport* » (2).

9. « Art. 407. *Se il destinatario non si trovi, o sorga controversia intorno al ricevimento delle cose trasportate, il presidente del Tribunale di commercio, o il pretore,* può

---

(1) Sui trasporti internazionali in servizio cumulativo si leggerà con molto profitto il *Progetto di convenzione internazionale pel trasporto delle merci sulle strade ferrate* (risultato delle deliberazioni della conferenza internazionale tenutasi a Berna in Maggio e Giugno 1878) *con note dell'Avv.* G. E. Gola, Torino, 1878, tip. *Monitore delle Strade ferrate.* — Quel Progetto sarebbe da applicarsi a tutti i trasporti di merci eseguiti per strada ferrata dal territorio di uno degli Stati contraenti nel territorio di un altro, sulla base di una *lettera di porto diretta.* — Secondo l'articolo 282, primo capoverso, della Legge sulle opere pubbliche, il Governo ha facoltà di ordinare un *servizio cumulativo* sulle linee di strade ferrate dipendenti da diverse Compagnie a condizioni da concertarsi fra le medesime.

(2) *Traité théorique et pratique de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer* par MM. Rebel et Juge; Paris, 1847, num. 462. Questi scrittori ritengono, che le Compagnie di strade ferrate « deviennent « commissionnaires quand les colis reçus de l'expéditeur doivent être « rendus à une destination en dehors de leur ligne, par suite de la « remise qu'elles sont chargées d'en faire soit à des chemins de fer « d'embranchement ou de prolongement, soit à d'autres entreprises de « transport par terre ou par eau ». Per mio avviso questo è troppo assoluto. Vero, quando la spedizione fu assunta *in servizio cumulativo;* non esatto negli altri casi.

ordinare il deposito o il sequestro delle cose stesse. Può anche farne verificare lo stato, ed ordinarne la vendita, sino a concorrenza delle somme dovute al vettore, osservando le forme stabilite nell'articolo 70 ».

L'articolo 407 non è neppure tra quelli, ai quali l'articolo 410 del Progetto proibisce di derogare coi Regolamenti generali e particolari per le strade ferrate. Non sarebb'egli opportuno di comprendervelo?

Nel Regolamento del 22 di Dicembre 1871, per le *strade ferrate dell'Alta Italia*, allo articolo 125, si legge: « *Non potendosi ritrovare il destinatario, o rifiutandosi egli di ritirare gli oggetti*, saranno questi, se facili a deperire, venduti dal *Capo Stazione* di arrivo a beneficio di chi di diritto, *senza bisogno di ricorrere ad alcuna formalità giudiziaria;* ed il prodotto di questa vendita, sotto deduzione di tutte le spese e competenze dell'Amministrazione, a carico dell'oggetto venduto, sarà tenuto a disposizione del proprietario, a cui se ne darà avviso. — Qualora questi non ritiri tale prodotto nel termine di due anni dalla data dell'avviso, il prodotto stesso sarà impiegato nel modo stabilito dallo articolo 36 (1). — Per gli oggetti non suscettibili di prossimo deperimento, il Capo Stazione di arrivo darà, per mezzo del Capo Stazione di partenza, immediato avviso allo speditore

---

(1) Art. 36: « *Oggetti ritrovati.* — Gli effetti rinvenuti sulla strada o nelle vetture saranno trasmessi alla stazione capo-linea; e quando tali effetti non siano immediatamente reclamati dai proprietari, saranno spediti al deposito centrale, dove, trascorso il termine di un anno, ed anche prima se trattisi di oggetti di facile deterioramento, senzachè siano reclamati, saranno venduti a privata licitazione, ed il ricavo tratterrà tenuto per due anni a disposizione di chi potesse averne diritto; spirati i due anni, il ricavo stesso andrà a beneficio della Cassa-soccorso della Società. Qualora poi gli oggetti fossero suscettivi di facile deperimento, l'Amministrazione potrà effettuarne la vendita prima del suddetto termine ».

del rifiuto predetto o dell'irreperibilità del destinatario; quindi se lo speditore non fa ritirare gli oggetti medesimi, o non ne chiede il ritorno nel termine di sei mesi, saranno i medesimi considerati come abbandonati e sottomessi alle disposizioni sovracitate ».

Non sono guari dissimili le disposizioni dello articolo 93 nei Regolamenti per le *Strade ferrate romane e meridionali.*

La facoltà in essi articoli di Regolamento concessa al Capo Stazione mi sembra veramente esorbitante.

10. Lo egregio avvocato Michele Germano, che insegna Diritto commerciale nella R. Università di Torino, in una sua pregiata scrittura del 1872 (1) scriveva: « Se la integrità delle merci e la regolarità delle spedizioni interessa altamente il prosperare del commercio, *l'integrità e la sicurezza delle persone*, che può in grandissime proporzioni essere compromessa nei trasporti ferroviarii, non può a meno di richiamare l'attenzione del legislatore sulla *convenienza di accentuare la responsabilità delle imprese*, e di offrire ai danneggiati una sufficiente garanzia in sostituzione dell'assoluto difetto della possibilità di controllare il grado di sorveglianza esercitata dalle Amministrazioni ferroviarie nell'esercizio di quei mezzi di locomozione ». E soggiungeva: « Le norme ordinarie sulla responsabilità degli assuntori di trasporti per il fatto dei loro dipendenti, e sugli elementi che occorrono alla liquidazione del danno, meritano di essere rivedute; e *sarà forse il caso*, ad esempio di quanto si è praticato da altre legislazioni, *d'introdurre alcune norme*

(1) *Cenni intorno alle principali riforme che sarebbero da introdursi nel nuovo Codice di commercio.* Torino, tip. Favale e Comp., parte I, pag. 78.

nel Codice di commercio per i casi di ferite e di morti nell'esercizio delle ferrovie ».

È meritevole di profonda meditazione sullo argomento la dotta monografia del cav. Giuseppe Zanella, Presidente del Tribunale di Padova, e poi Consigliere della Corte di cassazione di Torino, la quale s'intitola: *Sulle guarentigie delle persone dagli avvenimenti nelle strade ferrate* (1). In essa si trova un completo disegno di legge sulla materia.

Si può consultare eziandio il capo I, nella parte II *(Trasporti di persone)*, di un altro lavoro pregevole: *Della responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie relativamente ai trasporti*, dell'avvocato Cesare Nani (2).

Fin dal Settembre del 1870 nella Conferenza dei Deputati delle Camere di commercio di Genova (ricorda il Zanella) non si omise di raccomandare al Governo, che portasse la sua attenzione sulla indennità per la lesione corporale e la uccisione di persone cagionate da accidenti sulle strade ferrate.

Perchè si lascierebbe ancora insoddisfatto il desiderio universale, mentre la compilazione di un nuovo Codice di commercio offre l'opportunità di appagarlo?

11. E posto che si discorre di trasporti sulle strade ferrate, sia lecito il rammemorare un altro bisogno sentito da tutti, ed è, che s'introduca una maggiore semplicità nelle *tariffe*, tanto che, ridotte a poche e chiare le basi di quelle, ciascuno abbia la possibilità di comprendere da sè, e senza dovervisi applicare a scesa di testa, ciò che s'imponga, e si voglia.

(1) Padova, tip. e stereot. alla Minerva dei fratelli Salmin, librai-editori, 1870.

(2) Torino, tip. Vincenzo Bona, 1874, p. 73.

FINE.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15655
BIBLIOTECA
115415

ALTRI SCRITTI DELLO STESSO AUTORE

1. **Codice Civile del Regno d'Italia** confrontato con gli altri Codici italiani ed esposto nelle fonti e nei motivi da G. Astengo, A. De Foresta, L. Guerra, O. Spanna e G. A. Vaccarone. Torino; tipografia Eredi Botta, 1866.

2. **Ricordi sulla Economia politica.** Torino; tipografia V. Vercellino, 1870.

3. **Delle condizioni per la prosperità del Commercio.** Lettura fatta nella Scuola Civica di Commercio di Torino nell'anno 1870. Torino, tipografia Legale.

4. **Le prime nozioni sulla Giurisprudenza o Saggio di Enciclopedia ed elementi filosofici del Diritto.** Torino, 1876, Ditta G. B. Paravia e Comp.

5. **Sull'ordinamento degli Studi legali in Italia.** Considerazioni e voti. Torino. 1880. Ditta G. B. Paravia e Comp.